ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — **The Polish Sailor**

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50% drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 3 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 25. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 8 lipca 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 136**

Hamburg i Szczecin czy własne porty i łamane frachty z dolnej Wisły?

Angielskie pisma przynoszą wiadomości głęboko nas obchodzące, o których się u nas jednak nic nie mówi. Otóż węgiel nasz zdąża nową drogą — przez Niemcy, kolejami niemieckiemi ku Hamburgowi i Szczecinowi na eksport do Anglji.

Fakt ten sam przez się nie byłby jeszcze tak rażący (eksport ten tłumaczy się konjunkturą), gdyby nie było jednocześnie wiadomo, iż fracht kolejowy dla polskiego węgla na Hamburg wynosi 15 marek niem. od tony. Tymczasem porty Polskiej Unji Celnej — Gdynia, Gdańsk i Tczew eksportują ten sam węgiel przy frachcie kolejowym 7 zł 50 od tony (ostatnio 9 zł od tony).

Różnica ceny węgla w Hamburgu i w naszych portach jest zbyt nieznaczna, ażeby mogła uzasadnić możność istnienia obok siebie w eksporcie naszego węgla tak różnych stawek frachtowych. Nie ulega wątpliwości, iż warunki eksportu na polskie porty i na Hamburg są wysoce nierówne, na korzyść portów polskich.

Co więc oznacza eksport via Hamburg i Szczecin? Oznacza nie tylko podtrzymanie kolei niemieckich przewozami polskiemi według taryfy dającej odpowiednie zyski, nie tylko wzmocnienie ruchu w portach Niemiec na niekorzyść własnego ośrodka portowego, lecz również wskazuje na niewystarczające wykorzystanie tego **własnego** ośrodka.

Zapewne się na to powie, że ani kolej, ani nasze porty już nie mogą podołać w tej chwili większemu niż obecnie eksportowi, tymczasem konjunktura wymaga od nas eksportu morskiego, wysyłamy więc przez porty niemieckie z kosztami dostarczenia do portu trzy do pięciokroć większemi.

Odpowiedź ta jest tylko częściowo słuszna. Gdybyśmy od roku pomyśleli o urządzeniu portów przeładunkowych technicznie przystosowanych do przeładunku węgla z kolei na berlinki — nad środkową i dolna Wisłą, dziś eksport naszą drogą morską **byłby dwakroć większy** i prawdopodobnie uniknęłoby się drogi na Hamburg która wszak i dziś się nie kalkuluje, lecz jest konieczna ze względu na to, że własna, tania droga kolejowa i kolejowo-rzeczna nie może być w pełni wykorzystana.

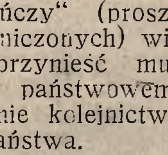
Niegotowość jeszcze kolei Kalety—Podzamcze oraz zbyt mała sprawność urządzeń przeładunkowych w miastach nadwiślanych nie pozwalają nam rzucić dziś miljona ton węgla ku własnemu ośrodkowi portowemu, jak tego wymaga chwila obecna.

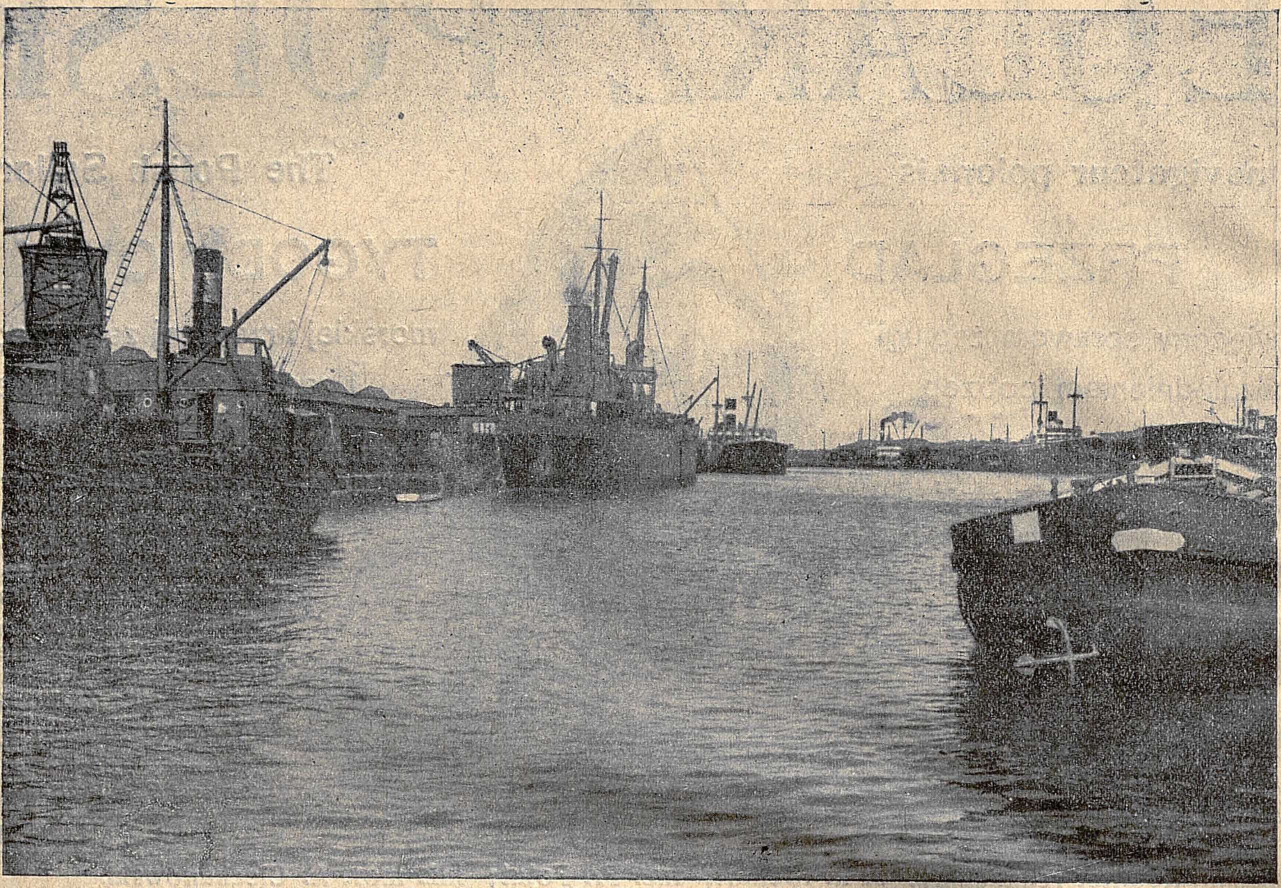
Chwila. Oto słowo, które ostrzega tych „ostrożnych", którzy nie ogarniają sytuacji. Dlaczego głosy przewidujące i wskazujące z przed roku pozostawały głosami wołających na puszczy. Dlaczego jeszcze i dziś wszystko się związuje wyłącznie i nader prymitywnie ze strejkiem angielskim, jak gdyby strejk angielski nie był tylko wynikiem sytuacji o wiele głębszej i niewątpliwie trwałej? — Dlaczego opinja gospodarcza Szwecji i Danji dawno zorjentowała się w sytuacji, na długo przed strejkiem angielskim szukając nowych źródeł zakupu?

Czy sytuacja wywozowa obecna z wożeniem węgla za 9 zł od tony ku dolnej Wiśle i naszemu ośrodkowi portowemu, z taczkowaniem miejscami węgla najprymitywniejszym sposobem z jednej strony a przewożeniem go za 15 mar. niem. od tony ku Hamburgowi i ładowaniem go tam z wywrotni wagonowych i kranów mostowych z drugiej strony — jest normalna?

Różnica kosztów pierwszej drogi a drugiej, wynosząca już obecnie po paru tygodniach transportu **około 10 miljonów złotych** musiałaby być obrócona na pospieszną rozbudowę urządzeń przeładunkowych w Gdyni, na Wiśle Morskiej (krany pływające), w Tczewie, oraz we wszystkich portach i przystaniach wewnętrznych północnej połowy Państwa.

Taka rozbudowa mimo „ryzyka że strejk się skończy" (proszek w oczy dla niewtajemniczonych) więcej w każdym razie przyniesie musi korzyści organizmowi państwowemu aniżeli podtrzymywanie kolejnictwa i portów sąsiedniego państwa.





Basen strefy wolnej w Nowymporcie

położony przy samym wejściu do portu gdańskiego naprzeciw basenu amunicyjnego. Basen strefy wolnej obecnie jest przystosowany do przeładunku węgla (eksport) i rudy (import). Ładują tu węgiel największe okręty, przeważnie włoskie i szweckie.

Początek nowej ery w budowie portu Gdyni.

Zatarg z konsorcjum budowy portu w Gdyni został ostatecznie zlikwidowany. Na posiedzeniu rady ministrów z dnia 7 lipca min. Kwiatkowski został upoważniony do zmiany warunków umowy z konsorcjum na podstawie protokółu spisanego przez strony w dniu 2 lipca. Zmiany warunków dotyczą m. in. zwolnienia rządu polskiego od płacenia 21 proc. dodatku do cen tytułem opłaty kredytów. Również dochody z lasów państwowych w 26 nadleśnictwach oraz z eksploatacji portu, które w myśl pierwotnej umowy musiały być lokowane w specjalnym rachunku gwarancyjnym w Banku Polskim, jako gwarancja wypłaty rat przez skarb państwa zwalniają się od zastawu. Zapłatę za budowę konsorcjum w przyszłości, otrzymywać będzie w połowie w dolarach a w połowie w walucie polskiej, podczas, gdy dotąd konsorcjum miało prawo do całej należności w dolarach. Z drugiej strony konsorcjum zwolnione zostało od lat za nieukończenie budowy nadbrzeży do 1 stycznia 1926 roku. Termin ukończenia budowy portu ustala się jak w umowie poprzedniej na 31 grudnia 1930 r.

Konsorcjum złoży w dniu podpisania umowy dodatkowej, co nastapi 1-go października b. r. kaucję w wysokości 1 milj. w sposób uznany przez skarb za dostateczny. (Now. Kur. Pol.).

Przejście do nowej umowy oznacza likwidację budowy portu na kredyt, udzielony przez konsorcjum i przejście do rozliczeń gotówkowych. Jestto olbrzymi krok naprzód i odmienia całkowicie dotychczasowy stosunek stron. Mieliśmy już przykład budowy za gotówkę (basen amunicyjny na Westerplatte) przy którym spóźnień nie było. więc i w Gdyni odtąd roboty będą niewątpliwie szły „jak w zegarku“, a jakiekolwiek zmiany w rozkładzie robót będą mogły wyjść tylko od tego kto płaci (rząd) a nie od kredytującego.

Stopniowo wychodzimy już z okresu prowizorycznych i wadliwie ujętych umów, do których zawarcia częściowo byliśmy zmuszeni przez zły stan finansów.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Rozbudowa portu dla przeładunku kolejowo-rzecznego w Grudziądzu.

Jak komunikuje „Dziennik Bydgoski“ względy gospodarcze miasta, oraz wzgląd na interesy ogólno państwowe, skłoniły miasto Grudziądz do połączenia koleją dworca miejscowego, z portem nadwiślanym Odnośne projekty miasta zostały przez władze zatwierdzone, a miasto przystępuje obecnie do szybkiego zrealizowania takowych. W tych dniach zostały prace podziemne, ułożenie toru (bez dostawy materiałów), i postawienie murów opornych wydane; przyjęto ofertę budowniczych Peizerta i Rysiewicza, wynoszącą 76 tysięcy złotych. Bocznica prowadzić będzie przez grunta fabryki Szultza, Różanowskiego i Herzfeld—Viktoriusa. Te trzy firmy wraz z miastem, które jako gospodarz, jest w pierwszym rzędzie w sprawie ożywienia handlu i ruchu miejscowego zainteresowane, przejęły gwarancję hipoteczna na 400 000 zł. Po załatwieniu wszelkich formalności otrzymało miasto odpowiednie kredyty rządowe na wykonanie tego ważnego projektu, który łączy się ściśle z szeroka akcją eksportu węglowego, do portów nadbałtyckich. Kilka firm węglowych z Górnego Śląska, oraz Zagłębia Dąbrowskiego jak i przedsiębiorstw przemysłowych, złożyło na ręce tut. magistratu oferty w celach eksportu produktów przez port grudziądzki. Pojemność portu jest bardzo znaczna, to też port grudziądzki ma wobec małej stosunkowo pojemności portu gdańskiego i niedostatecznego przygotowania w Gdyni, pierwszorzędne pod względem handlowym znaczenie.

Grudziądz może służyć jako przy-

kład dla wielu miast nadwiślanych przez swe zrozumienie gospodarczego znaczenia żeglugi.

Ruch w porcie gdyńskim w czerwcu.

Przybyło do portu 36 statków o łącznej pojemności 54018 m³ net. Wyszły z portu 34 statki o łącznej pojemności 57 299 m³ net.

Węgla, którego prawie wyłącznymi odbiorcami były Danja i Szwecja, wywieziono 34 873 ton. Oprócz tego załadowano 1 765 ton węgla bunkrowego.

Towarów rozmaitych przybyło 19 ton, wyszło 35 ton.

Pasażerów brzybyły 263 osoby, wyjechało 950 osób.

W ciągu całego czerwca gdańska reda była zapełniona statkami, oczekującemi swej kolejki na wejście do portu, przyczem ilość ich naraz sięgała chwilami aż cyfry 10-ciu.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

1-go lipca spuszczono na wodę w Nantes (Francja) pierwszą z obstalowanych łodzi podwodnych łotewskich, ochrzczona „Ronis“. W miesiąc później zostanie spuszczona druga łodź podwodna — „Spidola“. Poczem odbędzie się również spuszczenie na wodę drugiego z rzędu minostawu — „Imanta“. Pierwszy minostaw „Weesturs“ o tym czasie zostanie całkowicie wykończony. Wczesną jesienią wszystkie te jednostki mają być wykończone, poczem otrzymają łotewską załogę z którą skierują się na Bałtyk.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 15 czerwca do 1 lipca zawinęło do portu Lipawy 39 statków o łącznej ładowności 13 849 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 4 313 ton mieszanego ładunku, 8 000 sztuk cegły, 220 ton wapienia itd. 13 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie odpłynęło 39 statków o łącznej ładowności 11 974 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 3 764 tony mieszanego ładunku, 2 230 std. drzewa i 651 ton nafty. 19 statków wyszło próżnych i pod balastem.

ESTONJA.

Organizacja kredytu dla marynarki handlowej. Parlament estoński uchwalił ustawę ustanawiającą rządowy fundusz pożyczkowy przeznaczony dla popierania rozwoju floty narodowej. Prawo to daje przedsiębiorcom estońskim możność zdobycia pożyczki na budowę, reparację lub kupno statków handlowych. Wysokość pożyczki może osięgnąć 50 proc. wartości statku. Procent roczny wynosić będzie 6 proc. Od czwartego roku pożyczki, armator będzie musiał spłacać rocznie siódmą część całej pożyczki, tak że zamortyzuje się ona w przeciągu 10 lat.

Procent z pożyczek jak również spłaty będą służyły do powiększenia funduszu rezerwowego aż do kwoty 500 miljonów marek est. Co przewyższy tę sumę wpłynie do kasy państwowej.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w czerwcu. W czerwcu 1926 zawinęło do portu Antwerpji 1001 statków o łącznej ładowności 2 029 745 ton (w tem 11 żaglowców o l. ład. 1180 t.).

W czerwcu 1925 cyfry te przedstawiały się następująco: 761 statków (1 570 612 ton) i 11 żaglowców (1 628 ton).

W roku bież. zanotować więc trzeba wzrost ruchu o 240 statków i 459 133 ton. Średni tonaż statku na wejściu wynosił 1 628 ton.

W sześciu pierwszych miesiącach roku wzrost ruchu wynosi 313 statków i 1 042 304 ton.

Wśród statków, które zawinęły w czerwcu było 477 angielskich, 139 niemieckich, 68 belgijskich, 68 norweskich, 64 holenderskie, 57 francuskich, 42 szweckie, 26 duńskich, 13 amerykańskich, 8 hiszpańskich, 7 fińskich, 5 japońskich itd.

ANGLJA.

Krany na motorowcu Asturias. Motorowiec osobowy Asturias, o którym pisaliśmy jako o wybitnem zjawisku na polu techniki budowy maszyn okrętowych, otrzymał 10 kranów pokładowych po 1,5 ton udźwigu i 2 po 2½ albo 5 ton udźwigu na życzenie. Wszystkie te krany są hydrauliczne. Dwa z mniejszych kranów mają zmienny wysięg — 7,5 i 9 metrów, pozostałe 8 mają stały wysięg 8,1 m. Do windowania wszystkie krany zaopatrzone są w ośmiobiegunowe wielokluby.

WŁOCHY.

Koncesja na podniesienie okrętów w Dardanelach. Pewne towarzystwo włoskie otrzymało koncesję rządu tureckiego na podniesienie 39 statków wojennych, zatopionych podczas wojny światowej w okolicy Dardanelów.

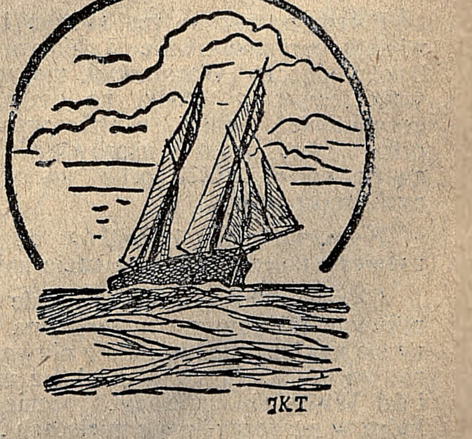
Subwencje zmniejszone, lecz rozwój subwencjonowanych linii pomyślny. Do r. 1922 roczny budżet rządowy był obciążony 300 mil. lir do linii określowych subwencjonowanych, później subwencje się zaczęły zmniejszać i obecnie wynoszą 147 mil. lir rocznie. Jeśli jednak przebieg całkowity na subwencjonowanych linjach wynosił dotychczas 3 870 000 mil morskich, zwiększa się on na mocy nowych konwencyj subwencyjnych do 6 000 000 mil morskich.

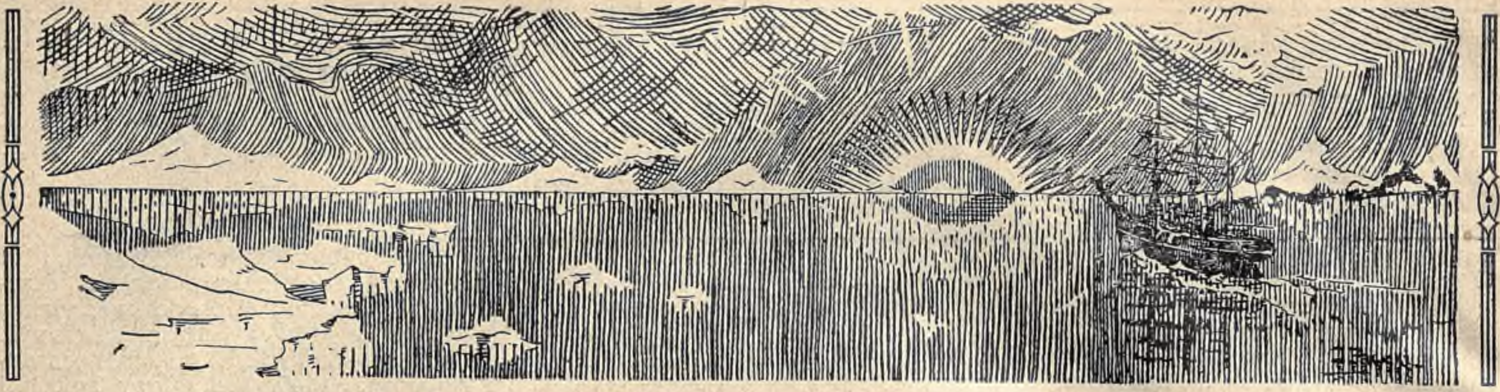
HOLANDJA.

Rozwój powojenny Rotterdamu. Port światowy Rotterdam po wojnie przechodzi ciekawą ewolucję w związku ze zmianą środków przeładunkowych. Przed wojną 90 proc. ładunków masowych przeładowywano przy bojach i trójpalach. Obecnie węgiel i rudy w 75 proc. przeładowują się przy pomocy kranów mostowych, a więc przy przystaniach. Nie znaczy to, ażeby typowy dla Rotterdamu przeładunek rzeczno-morski ze statków rzecznych na morskie lub odwrotnie uległ zmianie, gdyż również pod kranami mostowemi i przy ich pomocy odbywa się przeładunek ze statku na statek, lub nawet ze statku na dwa statki rzeczne, wzgl. z dwu statków rzecznych na morski. Wysięg kranów mostowych poza linję nadbrzeża portowego wynosi w Rotterdamie przeciętnie 50 metrów. Kranów mostowych jest przeszło 20, a szybkość ładowania lub przeładunku jest dla Europy rekordowa: 4 do 5000 ton rudy lub węgla wyładowuje się wzgl. załadowuje się na statek w ciągu pięciu godzin.

W Rotterdamie występuje po wojnie zmniejszenie się importu przy jednoczesnym wzroście eksportu. Gdy w r. 1913 importowano rudy żel. 8 946 000 ton, w r. 1924 tylko 5 412 000 ton. W r. 1913 importowano zboża 1 644 000 ton, w r. 1924 3 248 000 ton. Ciekawe, że w związku z ubożeniem konsumenta (Niemcy) wzrósł wśród gatunków zboża import żyta i kukurydzy. Natomiast węgla przeładowano za statki morskie: w r. 1913 3 900 000 ton, w r. zaś 1924 5 809 000. W ostatnim czasie zmniejszył się wywóz węgla t. zw. reparacyjnego, zato w r. bieżącym ożywił się nadzwyczajnie eksport węgla w związku z sytuacją strejkową w górnictwie angielskiem.

Dla rozwoju Rotterdamu jako portu wzrost eksportu jest bardzo korzystny, gdyż pierwotnie przewaga importu nad eksportem była zbyt wielka.





Podróże morskie i sport wodny

Czy wszystko w porządku?

Wypadek tragiczny na Wiśle pod Grudziądzem, ofiarą którego padli dyr. zakładów chorzowskich Zalewski i pułkownik Faforek zmusza do zabrania głosu w sprawie wadliwej organizacji sportu wodnego na wewnętrznych wodach kraju. Jak wiadomo, do sportu tego należy nie tylko żeglarstwo i sport motorowy, u nas jeszcze słabo rozwinięty, lecz również wioślarstwo i pływactwo, zwłaszcza to ostatnie, które jest jedną z podstaw „wodnego" rozwoju psychiki narodowej.

Otóż stanowczo powiedzieć można, nie uciekając się do liczb dokładnych statystyki, których zresztą jeszcze brak, — że odsetek ginących na wodzie przy nikłym rozwoju naszego sportu wodnego jest olbrzymi.

Gdyby sport nasz wodny był w tej mierze rozwinięty jak w większości krajów zachodniej i północnej Europy, o klimacie mniej korzystnym, tobyśmy przy zachowaniu obecnego odsetka nieszczęść na wodzie mieli gazety zapełnione samemi wypadkami, które się zdarzyły na wodzie.

Początkowo broniono się u nas przeciwko wypadkom zakazem zbiorowym wolnej kąpieli (wojsko) i innemi zarządzeniami, które tylko więcej odzwyczajały od wody i zwiększały niebezpieczeństwo wynikające z nieznajomości wody.

Potem porzucono ten system i rozwinięto coraz sprawniej działającą policję wodną (w Warszawie), nie wpływają jednak te środki na ogólną liczbę utonięć, która szybko wzrasta, tylko częściowo usprawiedliwiona zwiększeniem ilości osób uprawiających sport wodny.

Przyczyn złego i środków do jego usunięcia należy poszukać gdzie indziej.

Główna przyczyna jest naiwnie prymitywne traktowanie żywiołu, na który się puszcza. Iluż to mamy pływaków nie orjentujących się w działaniu prądu i fal Wisły, nie umiejących oceniać sił które w poszczególnych miejscach „ciągną jakby za nogi" na dno. Niegdyś wierzono przynajmniej w panny wodne i unikano takich miejsc, dziś się lekceważy wszystko, gdyż nauka miała rozwiać wszelkie przesądy... Dziś nic nie trzeba wiedzieć, niczego się strzec, najwyżej unikać złego trafu i starać się nie dostać do wiru.

Proszę jednak zapytać tysięcy naszych pływaków i wioślarzy jak się tworzą wiry, gdzie się tworzą, jak płynie woda na poszczególnych głębokościach rzeki, jakie jest działanie powyżej i poniżej mielizn, po ich stronach, oraz pod wpływem wiatru, — a się wogóle prawie nie otrzyma zadawalniających odpowiedzi.

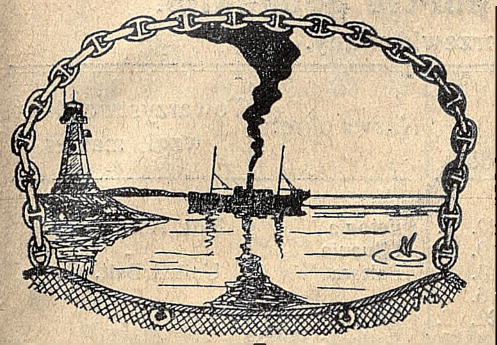
Druga przyczyną jest typowe lądowo-stawowe traktowanie sportowej żeglugi śródlądowej, przy której czerpnięcie burtą wody należy do zabawy, a całkowite wywrócenie się łodzi żaglowej uważane jest za „fachową" przygodę. Istotnie, w pobliskich Niemczech takie traktowanie rzeczy istnieje, gdyż uprawia się tam żeglugę sportową na wielkich stawach jakiemi faktycznie są jeziorka brandenburskie między Odrą a Łabą. Tam wywrócenie się kilku lub kilkunastu łodzi żaglowych podczas regat jest zjawiskiem powszednięm. „Żeglarze" wówczas siadają konno na swych „okrętach" i tak przybijają z wiatrem do brzegu, o ile nie są przed tem zdjęci przez motorówkę dyżurującą podczas regat. — Jednak co jest dobre na Müggelsee, to jest na nic na Wiśle. O ile środkowa Wisła powyżej Modlina jeszcze dopuszcza miejscami tak „bohaterską" zabawę, to poniżej ujścia Bugonarwi, a zwłaszcza na Wiśle dolnej jest ona zupełnie niedopuszczalna, gdyż układ wiatru i prądu może być taki, że najlepszy pływak nie dotrze do brzegu.

Klub Żeglarski w Chojnicach dopuszcza przy swych regatach wywracanie się jolek (przy ostatnich regatach wywróciły się 4), co jest usprawiedliwione przedwojenna tradycja i warunkami regat w wąskim kącie jeziora, jednak dla sportu żaglowego wewnętrznego w całej Polsce pożądana jest całkiem inna tradycja: sportowiec który się wywrócił pod żaglem podczas regat traci wogóle prawo do dalszego brania udziału w jakichkolwiek regatach, oczywiście, o ile wywrócenie nie nastąpiło w wyjątkowych warunkach zupełnie usprawiedliwiających danego sportowca. Pod tym względem tradycja nasza sportowa powinna naśladować zwyczaj morski, który każe każdemu kapitanowi lub oficerowi okrętowemu porzucić swój zawód o ile z własnej winy doprowadził do awarji lub zatonięcia statku. Taki żeglarz może służyć dalej jako marynarz lub prowadzić interesa w porcie, nigdy już jednak nie odzyska prawa prowadzenia statku.

Na całkowite usprawiedliwienie tragicznych ofiar wypadku pod Grudziądzem zanotować należy, że zupełnie nie znali Wisły dolnej. Wypadek ten jednak dowodzi że nie wszystko jeszcze jest w porządku w naszem wewnętrznem żeglarstwie sportowem. Wszak żaglówka, która zgubiła dwa cenne życia ludzkie pod Grudziądzem miała dotrzeć do.. Helu!

J. Klejnot-Turski.





Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2.83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (28 czerwca do 4 lipca).

28 czw.: łot. par. Venta 1 157 do Abo (Bg), szw. mot. Lisa 613 do Gefle (Rhd).

1 lp.: szw. par. Svan 715 do Helsingforsu (Elibor); szw. par. Nordöst 628 do Göteborga (B i S).

2 lipca: sz. par. Snöfrid 273 do Holmsund (B i S).

4 lipca: niem. hol. Laboe 12 z niem. licht. „M" 524 do Stege i z niem. licht. Vega 758 do Saxköbing (Art.); niem. par. Elmstroom 483 do Lipawy (B i S), szw. par. August 428 do Lulea (B i S, szw. par. Bellis 230 do Lulea (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 12 397,5 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

24 czw.: niem. licht. Ulk 377 i Bazar 382 do Sztokholmu (Pohlmann).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 305 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (25 czerwca do 2 lipca).

25 czw.: duń. par. Avance 774 do Kopenhagi (Rhd), niem. żagl. z mot. Elisabeth 144 do Simrishamnu (Bg), szw. par. Ilse 298 do Sztokholmu (i S), szw. żagl. Hedwig 126 do Ystadu (Rhd), duń. par. Prinz Knud 783 do Kopenhagi (Jörgensen), szw. hol. Holger z licht. Halfdan III 373 do Stege (Rhd).

26 czw.: par. Emil Romann 711 do Gefle (B i S), niem. par. Wotan 1396 do La Rochelle (B i S). łot. par. Windau 281 do Marienhamnu (Bg), est. par. Lira 833 do Ainaschi (Jörgensen).

27 czw.: grecki par. Angelis Canipistitis 1941 do Marsylii (B i S).

28 czw.: szw. par. Amazone 378 do Karbeksminde (B i S), niem. par. Günther 884 do Bordeaux (B i S), szw. żagl. z mot. Wandia 88 do Simrishamnu (Bg), hld. par. Zuyd Holland 1141 do Rotterdamu (Hansa).

29 czw.: gd. par. Echo 555 do Bruges (B i S), szw. par. Valtyrian 706 do Helsingborgu (B i S), fsk. par. Elsborg 954 do Kopenhagi (Bg), szw. par. Erik 123 do Wisby (B i S), niem. par. Elbesund 719 do Holtenau (Bg).

30 czw.: szw. par. Torfried 326 do Malmö (B i S), szw. par. Fredericia 974 do Trelleborgu (Bg), szw. par. Hernodia 732 do Hernösandu (B i S), szw. par. Forestvik 698 do Udevalli (Scand. Levante Line), niem. par. Herbert Fischer 1462 do Kłajpedy (Rhd).

1 lip.: niem. par. Blumenfeld 1665 do Sztokholmu (B i S), norw. par. Sindbad 695 do Oslo (B i S), szw. par. Juno 747 do Oslo (Rhd), hld. par. Osterland 724 do Brunsbüttel (Hansa), łot. par. Stefanie 437 do Randersu (Rhd).

2 lp.: szw. par. Kamma 437 do Malmö (B i S), niem. par. Brösen 725 do Aarhus (Scharenbg), łot. par. Skauts 1328 do Rygi (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 55 800 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.
(25 czerwca do 2 lipca).

25 cz.: fsk. par. Santoise 2 363 do Imminghamnu (D—S).

26 czw.: łot. par. Sigulda 1260 do Rotterdamu (D—S), pol. par. Wawel 428 do Goole (Bg), duń. par. Bottenhavet do Grangemouth (Rhd), duń. par. Tiber 823 do Bordeaux z drz. i tow. (Rhd), duń. par. Inge Maersk 877 do Hull (Jörgensen), duń. par. Tarnborg 772 do Lowestoftu (Bg), niem. par. Galata 1 634 do Londynu (Rhd).

28 czw.: norw. par. Bordold 339 do Southamptonu (Jörgensen), duń. par. Lilleborg 861 do Westhartlepoolu (Bg), norw. par. Borsia 633 do Manchesteru (Shaw), niem. par. Hansa 612 do Londynu (Shaw).

29 czw.: duń. par. Sierra Nevada 2 277 do Kapstadu z drz. i tow. (B i S), szw. par. Oresund 760 do Rotterdamu (Rhd), niem. par. Rückforth Otto Ippen 242 do Lubeki (Scharenbg).

30 czw.: gd. par. Mottlau 430 do Antwerpji (B i S), ang. par. Puntmount 1452 do Rotterdamu z kopalniakami (Rhd), szw. par. Plato 451 do Liverpoolu (Scand. Levante L.), fr. par. Chateau Yquem 1 290 do Bordeaux z drz. i tow. (Worms).

1 lp.: duń. par. Faxö 277 do Dowru (Jörgensen).

2 lp.: duń. par. Borglum 1 169 do Tynedocku (Bg), niem. par. Gerda Ferdinand 918 do Kardyfu (Shaw), pol. par. Wisła 347 do Gandawy (Bg), duń. par. Wilhelm Kolding 928 do Manchesteru (Jörgensen).

Statki powyższe wywiozły łącznie 72 100 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(25 czerwca do 2 lipca).

26 czw.: duń. żagl. z mot. Sarten 73 do Horsensu (Bg), niem. par. Pomerania 104 do Randersu (Rhd).

28 czw.: szw. par. Askania 404 do Wazy (Jörgensen).

29 czw.: duń. żagl. z mot. Anna 54 do Holbäk (Bg).

1 lp.: niem. żagl. z mot. Pfeil 38 do Kjöge z jęczmieniem (Gw), niem. żagl. z mot. Hoffnung 50 do Aalborgu (Gw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 400 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (25 czerwca do 2 lipca).

25 czw.: szw. par. Hild 725 do Landskrony aB i S).

29 czw.: niem. par. cyst. Ostsee 1 212 do Oslo z melasą (Scharenbergi.

Statki powyższe wywiozły łącznie 5 600 ton cukru) melasy.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(25 czerwca do 2 lipca).

25 czw.: szw. par. cyst. Naitea 106 do Fredericji (B i S), ang. par. cyst. Lutetian 2269 do Hull z ropą gazową (B i S).

26 czw.: fsk. par. cyst. Margareta 260 do Tallinnu z benzyną i naftą (B i S).

1 lp.: szw. hol. Odin z licht. cyst. Schell X 997 do Fredericji (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6 900 ton prod. naftowych.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (25 czerwca do 2 lipca).

28 czw.: szw. par. Sverne 2 326 z Savanny z fosfatem (B i S).

30 czw.: hiszpański par. Motrico 2 176 z Ragannny z fosfatem (B i S).

Statki powyższe przywiozły 8 600 ton fosfatu.

Wwóz śledzi przez port gdański.
(25 czerwca do 2 lipca).

25 czw.: niem. par. Ester 354 z Stornoway (Rhd).

30 cz.: niem. par. Kalm 185 z Scrabsteru (Rhd).

1 lp.: niem. par. Stella 333 z Lerviku (Pwe).

Statki powyższe przywiozły 800 ton śledzi.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie czerwca
(w tonach)

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 78 952, superfosfat 133, parafina 408, sól 15, soda 116, oleje 8 140.

Prod. roślinne: jęczmień 2 050, owies 1 120, żyto 4 179, ow. strączkowe 200, słód 10, cukier sur. 1 176, rafinada 1 490, płatki kartoflane 15, drzewo 37 795, smoła drzewna 135, melasa 7 098.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 329, jaja 47, bydło żywe 116, skóry sol. 23.

Wwóz: Prod. mineralne: kamienie, żwir i piasek 580, żelazo 136, cyna 10.

Prod. roślinne: ryż 670, kukurydza 15, oleje 198, bawełna 20.

Prod. zwierzęce: smalec 70, śledzie sol. 1 210, tłuszcze 350, skóry sol. 27.

Nasze sprawy kanałowe

Jeszcze o odcinek Warta-Gopło.

Na trasie projektowanego kanału Śląsk-Wisła dolna najpilniejszym w budowie odcinkiem jest połączenie Gopła z Wartą. Że wykonanie tego odcinka leży również w interesie połączenia wodnego Poznania z dorzeczem Wisły słusznie podkreśla „Dziennik Poznański":

Sieć dróg wodnych w Poznańskiem wykazuje jeden kardynalny brak komunikacyjny, a mianowicie ten, że Warta nie jest połączona z główną arterją komunikacyjną Polski, Wisłą. Projekt połączenia Warty z Wisłą jest w opracowaniu Ministerstwa Robót Publicznych w Warszawie, lecz rzecz ta wymaga jeszcze studjów co do trasy od Gopła do Wisły.

Interesy poznańskiego wojew. i względy techniczne przemawiają za trasą Gopło-Noteć kanałem do portu w Brdyujściu, inny projekt obejmuje trasę Gopło—Toruń. Odcinek jednak Warta-Gopło powinien być jaknajrychlej wykonany, choćby tymczasowo płynęły statki z Gopła przez Noteć Górną i Bydgoszcz ku Wiśle.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie: data	skąd	Z Gdańska odpłynie: dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
16. 7.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	20. 7.	Estonia	Balt. America Line
25. 7.	"	"	10. 8.	Lituania	"
13. 7.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	13. 7.	Baltara	United Balt. Corp.
16. 7.	„ Lipawy	„ Londynu	16. 7.	"	"
20. 7.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	20. 7.	Baltriger	"
23. 7.	„ Rygi	„ Londynu	23. 7.	Baltanic	"
27. 7.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	27. 7.	Baltara	"

Wodostany Wisły.

Lipiec Daty	30	1	2	3	4	5	6	7
Kraków	— 56	— 88	— 95	+ 8	+ 64	— 44	— 74	— 62
Zawichost	275	249	226	223	217	236	237	217
Warszawa	294	282	299	273	248	234	227	238
Płock	266	244	230	238	228	209	195	190
Toruń	343	354	320	302	310	294	265	246
Fordon	335	350	332	305	306	302	276	253
Tczew	378	360	371	368	338	326	326	298
Ujście	256	258	258	256	258	256	242	236

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.